

## ОТЗЫВ ОФИЦИАЛЬНОГО ОППОНЕНТА

о диссертации Барбун Виктории «Структурно-семантические и жанрово-стилистические характеристики современного русского автомобильного дискурса» (Москва – 2021), представленной на соискание ученой степени кандидата филологических наук по специальности 10.02.01 – русский язык

Антропоориентированный подход к изучению языка продолжает оставаться крайне востребованным в исследовательском поле современной лингвистики, для которой характерна тенденция к интердисциплинарности и функциональным и деятельностным акцентам в стратегиях научного поиска. Рецензируемое диссертационное исследование как раз находится в русле указанных наиболее востребованных трендов современной гуманитаристики, представляя собой удачный пример комплексного дискурсивного анализа такой области оперирования языком, как современный русский «автомобильный дискурс». Исследование этой проблемы представляется весьма важным и нетривиальным, потому что, будучи, с одной стороны, исключительно распространенным явлением в области русской речи, с другой стороны, автомобильный дискурс в науке о языке не обрел еще полноценного лингвистического статуса.

Не вызывает сомнения **актуальность** диссертации Виктории Барбун, которая заключается в научной и культурной значимости изучения автомобильного дискурса, который в наше время становится принятым и типичным для общенародного русского языка и русской культуры в целом. Языковые средства исследуемого дискурса стали достоянием коммуникации не только самих водителей, но и многих членов общества: слова, понятные широким слоям населения («бардачок», «дворники»), сложные слова с корнем *авто-* (*автоледи, автоинспектор*), жаргонизмы (*бомбила, кегля*), прецедентные имена, прецедентные ситуации (*Шумахер, «Копейка», день жестяницыка*), автомобильные паремии (*Не жми 100, а живи 100*), автометафоры (*подушка безопасности, зеленая волна*), фразеологизмы (*как зайцу стоп-сигнал, включить пятую, позднее зажигание*) – органично вошли в русскую речь.

Однако главное заключается в развитии и социальном расширении пространства данного типа дискурса. Так, например, автоновости различной тематики входят как обязательная часть в информационное пространство средств массовой коммуникации. Диссертантом избраны актуальные сферы реализации дискурса, находящиеся за пределами профессионального общения, а именно повседневная, социокультурная и сфера массовой коммуникации.

**Объектом** исследования рецензируемой работы является автомобильный дискурс, понимаемый как коммуникативная деятельность субъектов в сферах дорожно-транспортной и социокультурной

коммуникации, обусловленная социально-ролевой иерархией и объективированная в виде совокупности актуализированных текстов ситуативно-тематической автомобильной направленности. В его рамках, в качестве **предмета** изучения, диссертантом выбраны структурно-семантические и жанрово-стилистические характеристики изучения единиц современного русского языка и речи, употребляемых в автомобильном дискурсе.

В работе последовательно решается комплекс **задач**, обусловленных **целью** исследования: провести многоаспектное структурно-семантическое, жанрово-стилистическое и лингвокогнитивное описание русского автомобильного дискурса как значимого для русского социума и культуры феномена современного общения, – направленных на подтверждение **гипотезы исследования**.

Установка на многоаспектный анализ нового для науки о языке типа дискурса обуславливает и **научную новизну** данного исследования, которая состоит в выделении ключевых характеристик данного типа дискурса и описании его конститутивных параметров, а также во впервые осуществленном описании культурно-маркированных единиц автомобильного дискурса (прецедентные тексты, паремии; техно- и антропоморфные метафоры), и его **теоретическую значимость**, обусловленную уточнением научного инструментария дискурс-анализа и теории коммуникации, принципов ортологической квалификации явлений дискурса нового типа.

Очевидна и **практическая ценность** исследования, которая заключается в том, что результаты исследования могут быть использованы в вузовском преподавании русского языка как родного и как иностранного, в теории и практике авторской лексикографии, как научной, так и учебной направленности.

**Методологической базой** исследования послужили фундаментальные работы, посвященные теории и практике анализа дискурса, специфике автолексики, описанию сфер коммуникации и ситуаций общения, проблемам изучения дискурсивного поля, труды в области лингвокультурологии и когнитивной лингвистики.

В ходе исследования диссертантом применена **комплексная методика**: структурно-семантический, описательный, классификационный, интерпретационный, метод полевого анализа, метод моделирования.

Важно и то, что выводы автора основаны на весьма богатом и значительном по объему **языковом материале**, дающем исчерпывающее представление о предмете данного исследования – более 2 000 языковых единиц, извлеченных путем сплошной выборки из текстов интернет-СМИ, художественных и публицистических текстов, кинотекстов, а также из материалов 18 толковых и специальных словарей русского языка.

Соответствие теоретических установок исследования полученным результатам, представительный корпус примеров, анализ объемного

теоретического материала по проблематике исследования, основательная выборка изучаемых языковых фактов из области дискурса автомобилистов, а также комплексный характер методики исследования обеспечивают **достоверность и обоснованность полученных результатов.**

Тщательно продуманная **структура работы** демонстрирует логику исследования и воспринимается как цельный научно-практический труд, включающий введение, четыре главы, заключение, список литературы и два информативных приложения. Диссертация содержит таблицы, рисунки, схемы, которые иллюстрируют эффективность экспериментальных результатов работы.

**В первой главе «Теория дискурса и теория поля»** рассматриваются общие вопросы теории дискурса: определение семантических границ термина, выявление принципов разграничения понятий «текст» и «дискурс», структурной классификации автодорожной коммуникации. Уделено внимание истории изучения текстов автомобильной тематики в освещении гуманитарных. Важным представляется отказ диссертанта от уже сыгравших свою роль и обогативших научный поиск открытиями векторной и плановой моделей коммуникации, и включением в свой анализ полевого представления архитектоники дискурса, что позволило: 1) отразить закономерности построения коммуникации представленной в дискурсе с учетом макро и микроуровней; 2) объединить формальный и функциональный аспекты изучения семантики языковых единиц дискурса; 3) упорядочить стилистически разнородные языковые единицы дискурса.

Отметим тот факт, что полевая модель коммуникации с позиций дискурсологии до сих пор не разработана, а имеющиеся исследования касаются лишь отдельных аспектов затрагиваемой проблематики. В своей работе Виктория Барбун выбирает и развивает данный принцип, что, бесспорно, обуславливает теоретическую ценность работы.

Чрезвычайно информативна и ценна в научном плане **вторая глава «Автомобильный дискурс как гиперполе»**, в которой впервые анализируются конститутивные элементы рассматриваемого дискурса, такие как, репертуар и роли участников, канал, хронотоп, функции, тематика, сферы и ситуации, стилистическое качество и нормативность. Выявляя специфику автомобильного дискурса, автор выделяет параметры изучения данного типа общения: массовая распространенность, ситуативно-тематическая обусловленность, амбивалентность интеракции как отнесенность к институционально-персональному типу общения, преобладание оппозитивного взаимодействия участников, гендерная маркированность, динамичность ценностей, интердискурсивность, прецедентность, поликодовость знаков, экспрессивность языка, обусловленная рисками ситуации дорожного движения, – что представляется важным для определения перспектив исследования данного направления.

В плане дальнейшего раскрытия темы диссертации особенно важна **третья глава исследования «Дискурсивные микрополя в ситуации**

**дорожно-транспортного происшествия»**, в которой автор решает задачу структурно-семантического описания автомобильного дискурса как полевого образования на примере рекуррентной ситуации ДТП. Особый научный интерес представляет дискурсивное микрополе с актантным центром «Номинация участников ДТП», отражающее коммуникативные роли и особенности адресации участников в ситуации дорожного общения.

Материалы **четвертой главы «Культурно-маркированные единицы автомобильного дискурса»** имеют первостепенное значение, как в постановке исследования, так и в его результирующей части. Богатое содержание заключительного раздела: многочисленные примеры автометафор, пословиц и антипословиц, прецедентных текстов автомобильной тематики, – важно в лингводидактическом смысле, т.к. играет существенную роль в формировании лингвокультурной компетенции учащихся.

Одним из достоинств работы, на наш взгляд, является **Приложение** к исследованию, включающее список структурно-семантических типов автомобильных метафор, отраженных в дисплейных и художественных текстах.

В ходе исследования Викторией Барбун достигнуты следующие **результаты**, имеющие существенную научную значимость:

– определена трехчастная жанровая архитектура автомобильного дискурса: а) ядром является регламентированное общение представителей дорожных служб и автомобилистов, выраженное в текстах правовых постановлений, протоколах, законодательных актах, свидетельских показаниях, личных опросах, профилактических беседах, городских диалогах; б) ближняя периферия представлена нестрогим регламентированным общением в СМИ, реализующимся в жанрах – тест-драйв, автошоу, автодневник, путеводитель, автомобильная критика, автоновости, автореклама, автопутешествие, публичные речи и интервью автодилеров; в) дальняя периферия репрезентирована нерегламентированным межличностным общением граждан в неофициальной ситуации – разговоры об автомобилях, анекдоты, автобайки, подтрунивания, розыгрыши;

– выявлены языковые единицы, формирующие ядерную зону дискурсивного микрополя, выражающие семантическую категорию в чистом виде, неосложненным дополнительными семами значением. Периферийная же зона поля заполняется языковыми единицами с косвенной номинацией, ядерная сема которых включает смежные семантические значения в зависимости от контекста;

– установлено, что ценностно-нейтральные языковые единицы текстов дорожных протоколов, свидетельских показаний, профилактических бесед, описывающие явления автомобильного дискурса формально в рамках художественных и дисплейных текстов СМИ, кино конвертируются в культурно-маркированные единицы, которые описывают явления действительности модально;

– выделены языковые особенности, проявляемые участниками автомобильного дискурса: 1) вербализация иконических знаков; 2) персонифицированное наименование автомобиля вместо лица; 3) стремление провести дифференциацию по гендерному признаку для образования родовой пары; 4) употребление дублетных наименований; 5) замена аналитических форм синтетическими, и напротив, образование лексикализованных высказываний; 6) склонность к порождению лексем с формантами *-ист*, *авто-*, со вторым компонентом *-вод* отсубстантивной модели; 7) употребление имен собственных в качестве нарицательных, и, как следствие – замена идентифицирующей функции характеризующей; 8) элементы неологии;

– определено, что языковые единицы автомобильного дискурса утрачивают свое номинативное назначение денотации исключительно дорожно-транспортной сферы, стремительно проникая в другие типы общения;

– составлен список культурно-маркированных единиц автомобильного дискурса: автометафоры, пословицы, антипословицы, скороговорки, прецедентные тексты и фразеологизмы автомобильной тематики.

Данные результаты обеспечивают несомненный личный вклад Виктории Барбун в анализ разрабатываемой в диссертации проблематики.

При общем благоприятном впечатлении, которое производит работа, нельзя не отметить некоторые аспекты исследования, требующие, на наш взгляд, разъяснения и уточнения.

1. У нас возникли некоторые сомнения по поводу правомерности использования терминосочетания «автомобильный дискурс» применительно к анализируемому в работе материалу. Ведь речь идет прежде всего о лексико-семантических особенностях использования языка в определенной тематической области и в определенной типовой ситуации. Однако на с. 37 он вообще характеризуется даже как «мегадискурс»? А на с. 38 проводится аналогия между автомобильным и политическим дискурсом. Но разве эти области использования языка соотносимы? Все-таки не слишком ли это частная сфера оперирования языком — «общение автомобилистов»? Разве только автомобилистов? А производителей или продавцов автомобилей? И вообще получается, что каждой отдельно взятой тематической области использования языка можно приписать статус «дискурса», например, «железнодорожный дискурс», «авиационный дискурс» и пр. — насколько это целесообразно, по мнению автора?

2. В каких отношениях, по мнению автора, находятся используемые в работе теоретические понятия «автомобильный дискурс», «автомобильная лексика (автолексика)» и «автомобильный жаргон»? Являются ли они синонимичными, или между ними существуют другие типы отношений — родо-видовой иерархии, включения, пересечения, дополнительной дистрибуции и пр.?

3. В данной работе автор описывает принципы отнесения текста к автомобильному дискурсу. Может ли автор так же строго сформулировать критерии отнесения той или отдельно взятой языковой единицы к корпусу «автомобильной лексики» («автолексики»), помимо расплывчатого критерия типа 'все, что, так или иначе, относится к сфере автомобиля'? И вообще существуют ли такие строгие критерии? Ведь одно дело – выражение *прокладка между рулем и сиденьем*, которое представляет собой дефиницию определенного понятия (т.е. явление, скорее, концептуального, не языкового плана), а другое дело – *автогурман*, которое является стилистически окрашенной лексемой? Также, например, метафорическое обозначение движения с быстрой скоростью типа *знать, лететь* (с. 103) едва ли является специфицированным именно применительно к сфере движения автомобиля. Иными словами, каким семантическим, стилистическим, грамматическим и / или прагматическим свойствам должна удовлетворять данная языковая единица?

4. Представляются не вполне правомерными и некоторые квалификационные решения автора. Так едва ли корректно утверждение типа: «Так, например, слова *автоледи, автоджентельмен, субарышня* несут на себе ироническую оценку «высокости» и соответствуют среднему стилю общения, в то же время общеупотребительные синонимы данных слов – *женщина за рулем, неопытный водитель, первокат, владелица «Субару»* – нейтральны и общеизвестны» (с. 48). *Женщина за рулем* – это расчлененная номинация путем свободного словосочетания, в языковом плане это не синоним лексемы *автоледи*, а ее дескрипция или дефиниция; аналогично принадлежат к разным уровням категоризации лексема *субарышня* и свободное словосочетание (определенная дескрипция, по Б. Расселу) *владелица «Субару»*.

Вышеперечисленные вопросы и замечания вызваны интересом к проблематике настоящего диссертационного исследования и не затрагивают его концептуального содержания, а также, разумеется, не влияют на общую **положительную оценку**.

Подводя итоги, можно утверждать, что диссертация написана автором самостоятельно, обладает внутренним единством, содержит новые научные результаты. Диссертационное исследование Виктории Барбун является научно-квалификационной работой, в которой содержится решение научной задачи, имеющей существенное значение для дискурс-анализа и теории коммуникации, русской и общей стилистики.


Апробация результатов осуществлялась на 9 научных конференциях. Автореферат и 15 публикаций автора, среди которых 3 публикации значатся в списке изданий, рекомендованных ВАК, с достаточной полнотой отражают содержание исследования. Стиль изложения и оформление работы в целом соответствуют существующим требованиям, предъявляемым к кандидатским диссертациям. Полученные Викторией Барбун научные результаты соответствуют паспорту заявленной специальности 10.02.01 – русский язык.

Диссертация Барбун Виктории «Структурно-семантические и жанрово-стилистические характеристики современного русского автомобильного дискурса» отвечает требованиям п. 9-14 «Положения о присуждении ученых степеней», утвержденного Постановлением Правительства РФ № 842, от 24.09.2013 г., а её автор, Барбун Виктория, достойна присуждения ученой степени кандидата филологических наук по специальности 10.02.01 – русский язык.

**ОФИЦИАЛЬНЫЙ ОППОНЕНТ:**

доктор филологических наук (научная специальность 10.02.01 – русский язык), профессор, заведующий кафедрой теоретической и прикладной лингвистики Института филологии и журналистики Федерального государственного автономного образовательного учреждения высшего образования «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского»

28.04.2021 г.

 Тимур Беньюминович Радбиль

*Против включения персональных данных, заключенных в отзыве, в документы, связанные с защитой указанной диссертации, и их дальнейшей обработки, не возражаю.*

**Контактные данные:**  
тел.: +7(903) 040-49-06  
e-mail: timur@radbil.ru

Подпись   
Заведую. Ученый секретарь ННГУ  
 Л.Ю. Черноморская  
Тел. 462-30-21

**Адрес места работы:**  
603950, Российская федерация, г. Нижний Новгород, пр. Гагарина, д. 23.  
Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Национальный исследовательский Нижегородский государственный университет им. Н.И. Лобачевского»  
Тел. организации: +7 (831) 433-82-45; официальный сайт организации: <http://www.unn.ru>; e-mail организации: [unn@unn.ru](mailto:unn@unn.ru)

С основными публикациями Т.Б. Радбиля можно ознакомиться на сайте научной электронной библиотеки E-library.ru – Режим доступа: [https://www.elibrary.ru/author\\_items.asp?authorid=417850&pubrole=100&show\\_refs=1&show\\_option=0](https://www.elibrary.ru/author_items.asp?authorid=417850&pubrole=100&show_refs=1&show_option=0)